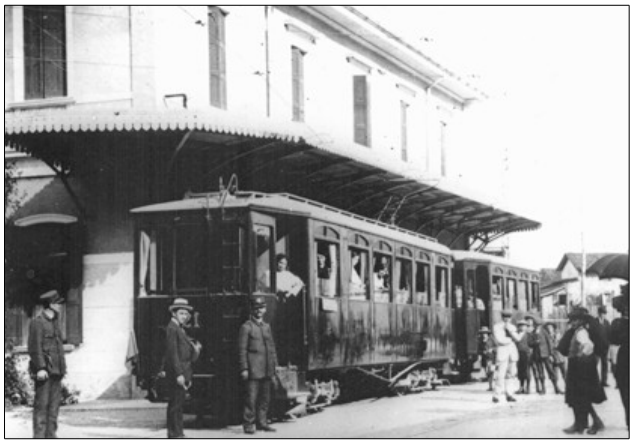
il tender
notiziario della sat dlf udine
Numero 77 Anno 20 (2) Giugno 2015

Il "centenario" della tranvia Udine-Tricesimo-Tarcento

L'apertura della tranvia Udine-San Daniele nel 1889 incoraggiò altre località del Friuli a chiedere un collegamento su ferro con Udine. Tra queste Tricesimo e Tarcento che avevano già una certa rilevanza sia commerciale che per popolazione residente e che erano solo stati sfiorati dalla ferrovia Pontebbana che passava distante dai loro centri. Tarcento cominciava anche ad essere considerata come località turistica. Il possibile bacino di utenza veniva calcolato in circa 60.000 abitanti, Udine compresa. Già nello stesso anno il banchiere viennese Karl Neufeldt, realizzatore e primo gestore della tranvia Udine-San Daniele, e l'ing. Giovanni Stampetta, progettista della tranvia urbana a cavalli di Udine, sostennero il progetto dell'ing. Enrico Pauluzzi di Tricesimo per questa nuova linea tranviaria a vapore.
I comuni interessati però ritennero troppo alte le spese da sostenere per un servizio che sarebbe stato come quello della Udine-San Daniele: poco veloce e poco confortevole.
A fine secolo, nel 1899, fu presentato il progetto di Arturo Malignani che prevedeva una tranvia elettrica con diramazioni anche per Artegna e Buja. Malignani aveva già portato l'illuminazione elettrica a Udine e costruito una diga con relativa centrale elettrica nei pressi di Tarcento, sia per gli usi di illuminazione che per elettrificare il tram urbano di Udine. Anche questo progetto fu accantonato per le solite ristrettezze finanziarie dei comuni che sarebbero stati toccati dalla linea. Seguirono altri progetti, tra questi quello proposto da Luigi Armellini che prevedeva un anello Udine-Tricesimo-Tarcento-Magnano-Artegna-Buja-Pagnacco-Feletto Umberto-Udine di circa 45 km e quello proposto dal comune di Nimis che avrebbe dovuto sfiorare questo paese.
Qualche anno dopo Malignani, utilizzando l'energia prodotta da una nuova centrale elettrica costruita a Vedronza, sempre nella valle del torrente Torre, nel 1907 riuscì ad elettrificare la linea 1 del tram urbano di Udine dando così un nuovo impulso alla progettazione della tranvia per Tarcento. Nel 1910 i vari comuni, sollecitati anche dal comune e dalla Deputazione provinciale di Udine, cominciarono ad attivarsi per la costruzione della linea che si prospettava dovesse comportare una spesa di 772.000 lire da dividersi tra i comuni e la provincia. Il comune di Tricesimo, al quale sarebbe toccata la quota più alta, non accettò ed anche i comuni di Tavagnacco e Reana erano contrari.
Costruttore e gestore della tranvia sarebbe stata la SFE - Società Friulana di Elettricità -, diretta dal Malignani, che già gestiva il tram urbano di Udine e che aveva già stabilito che il prezzo del biglietto sull'intera tratta sarebbe stato di 55 centesimi per la seconda classe e di 75 per la prima e che ovviamente sarebbero stati emessi abbonamenti.
Appianatesi le divergenze sorse il problema di trovare i fondi necessari alla costruzione della tranvia e di stabilirne definitivamente il tracciato: Tricesimo pretendeva che fosse il più breve possibile, praticamente che seguisse il lungo rettilineo stradale esistente tra Udine e questa località; Feletto Umberto voleva che il tram passasse in centro, a Branco c'era incertezza, ed anche altri comuni chiedevano di essere collegati con la tranvia quali quelli di Pagnacco e di Reana del Rojale. Un altro punto di divergenze di vedute fu il percorso della tranvia a Tricesimo: per attraversarne il centro sarebbe dovuto passare per il borgo Sant'Antonio dove la strada era stretta, pertanto si

I primi tram nella stazione di Tricesimo


La motrice n. 21 con un rimorchio a Tricesimo

La collaborazione di tutti i soci è particolarmente gradita

proponeva di trovare un tracciato alternativo.
Si giunse infine ad un accordo e fu fissato il termine del 30 novembre 1911 per le delibere di versamento dei sussidi a fondo perduto alla concessionaria da parte dei comuni, che però venne rispettato solo da Tricesimo e Feletto. Alla fine del 1911 Malignani diede inizio ai rilievi per la stesura del progetto esecutivo, che fu redatto dall'ingegner Enrico Codugnello e tradotto in pratica dal collega Giovanni Battista Picecco, e la SFE cominciò ad acquistare i materiali necessari alla costruzione della tranvia. Il 6 ottobre 1912 un regio decreto fissò le quote dei contributi che ogni comune doveva accollarsi.
Ci furono ancora contrasti ed anche contestazioni sui troppi tratti in sede propria, infatti questi ultimi erano oltre il 40% del tracciato quando la normativa vigente imponeva che al massimo raggiungessero il 25% e veniva anche obiettato che ci sarebbero stati ben 3,2 km ininterrotti in sede propria. La SFE ribadì che con la sede propria era possibile mantenere velocità maggiori ed era anche disponibile a creare tratti di strada paralleli per rientrare nei parametri, però con aggravio si costi.
Sapendo che finalmente si sarebbe arrivati all'accordo, nell'estate del 1913 la SFE diede inizio ai lavori di costruzione dei tratti in sede propria; in autunno seguì la posa dei binari e nella successiva primavera (o estate secondo altre fonti) la posa della linea aerea. Questo inizio abusivo dei lavori venne duramente contestato dal Ministero e ci fu anche un intervento delle FS che si opponevano alla tranvia perché secondo loro avrebbe fatto concorrenza alla Pontebbana. Le stesse FS erano al massimo d'accordo che la linea arrivasse fino a Tavagnacco, seppure con qualche perplessità perché si stava studiando la ferrovia Udine-Majano che avrebbe potuto avere qualche parallelismo con la tranvia.
Intanto il 19 novembre 1913 nel castello di Udine fu finalmente firmata la convenzione tra i comuni. Nell'estate successiva, il 17 agosto 1914, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici espresse parere favorevole alla costruzione e respinse pure il veto delle FS perché tutti i paesi interessati erano distanti dalla ferrovia e perché la linea venne considerata come prolungamento delle tranvie urbane. Il decreto di concessione fu firmato il 10 aprile 1915 ed emanato 8 giorni dopo. Anche l'autorità militare sollecitava il collaudo perché oramai era imminente l'entrata in guerra dell'Italia.
I lavori stavano volgendo al termine quando il Circolo Ferroviario di Verona, competente territorialmente, contestò la presenza di una piccola deviazione al tracciato con curve strette tra Molin Nuovo e Feletto; infatti 200 metri della linea non erano stati ancora completati per problemi di esproprio e questa deviazione provvisoria realizzata per i lavori non era stata da loro approvata.
Si giunse così al 24 giugno quando avvenne il collaudo della linea; il giorno successivo ci fu quello del materiale rotabile che era a scartamento metrico e composto da tre automotrici elettriche, tre rimorchiate a due assi, due carri chiusi e quattro a sponde basse, tutti a due assi. Le motrici erano numerate 18, quella di costruzione Carminati & Toselli, e 19 e 20, quelle costruite dalle Officine di Savigliano; avevano 2 motori a 600 Vcc, freno Westinghouse e sviluppavano 92 HP; i posti di 2ª classe erano 54, tra seduti e in piedi, mentre quelli in prima erano 7. I rimorchi erano numerati SFE 22-24 e avevano 28 posti di 2ª classe; i carri chiusi avevano numerazione SFE 25-26 e quelli aperti SFE 27-30. Le

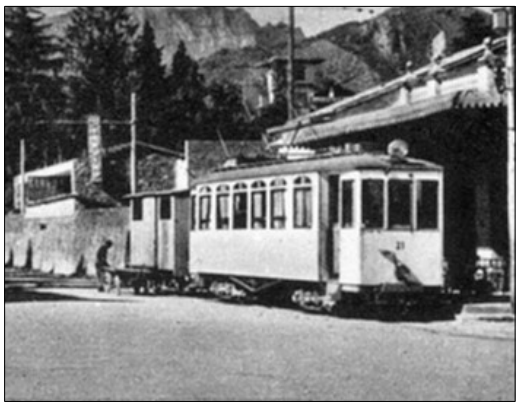
Sopra. Il capolinea di Udine negli anni '20 dove è presente anche un tram della linea urbana 1
Sotto. Il tram bianco in viale Tricesimo. Il fotografo si trova sotto cavalcavia della Udine-Majano (1954)

La stazione di Feletto Umberto (anni '20)

Un elettromotrice in partenza da Branco (anni '50)

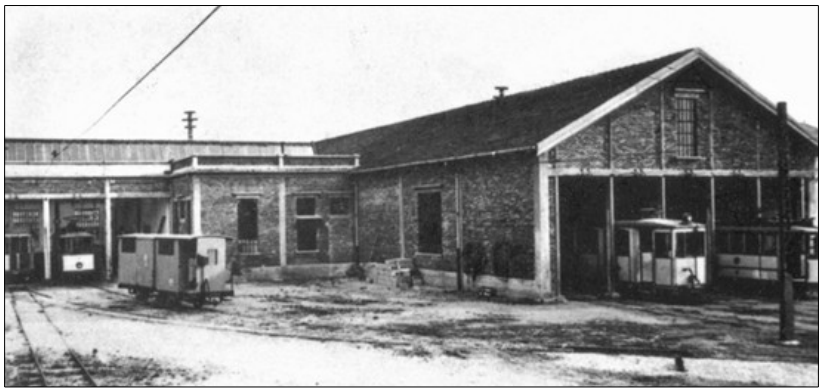
Sopra. Il tram a Tavagnacco (anni '50)
Sotto. La stazione di Tricesimo negli anni '20. Un'elettromotrice con la rimorchiata n. 22 sosta sul primo binario e la rimorchiata n. 24 sosta sul binario di accesso al deposito che si trova dietro il fabbricato viaggiatori sulla destra

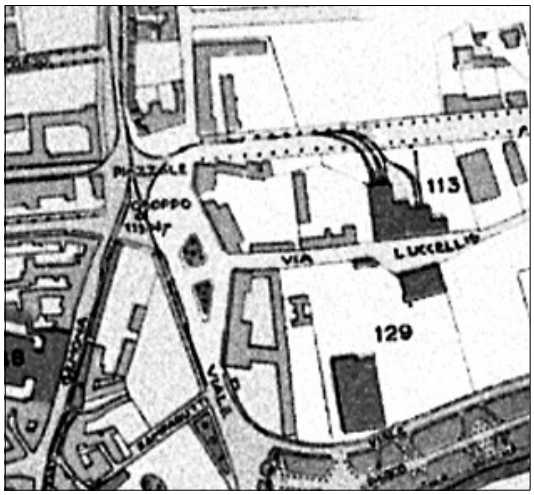
elettromotrici e i rimorchi all'inizio non avevano la livrea bianca (probabilmente era verde), solo in seguito fu applicata quella poi diede il nome alla tranvia.
Il 26 giugno fu autorizzato l'esercizio provvisorio dal 28 giugno con servizio a spola, senza incroci, e con velocità massima di 30 km/h nei tratti in sede propria. Ed il 28 giugno iniziò il servizio senza nessuna cerimonia visto che oramai l'Italia era in guerra da un mese. Le coppie giornaliere erano 6 con una percorrenza di 35 minuti da Udine a Tricesimo e di 33 in senso contrario. La tranvia fu usata molto dai militari e poteva esserci una corsa supplementare notturna in caso di spettacoli e occasioni speciali. Pur essendoci la guerra ci fu anche un grande successo di pubblico, con un continuo aumento di viaggiatori visto che la linea si trovava nelle retrovie, al momento poco interessate dalla guerra, così le corse furono portate a 9 nei giorni feriali e 10 nelle giornate festive con incrocio a Branco nei festivi.
Dopo ferragosto del 1915 ci fu ancora un aumento delle corse con treni definiti supplementari; in autunno però l'autorità militare impose delle limitazioni, specialmente nelle ore serali.
Il servizio, che avrebbe dovuto svolgersi con dirigenza unica, però poco applicata, prevedeva composizioni di una elettromotrice più una rimorchiata o un carro in caso di bisogno. Per la forte affluenza di passeggeri nel 1916 fu proposto di acquistare una nuova elettromotrice con 4 motori da 140 HP e la trasformazione di una delle altre a 4 motori in modo da poter trainare fino a 4 rimorchiate; invece fu acquistata dalle Officine di Savigliano una nuova motrice con le stesse caratteristiche delle precedenti, numerata 21 e quattro rimorchiate numerate 31, 33, 34 e 35.
Il collaudo definitivo della linea avvenne nel 1917 con emissione del relativo decreto il 18 aprile.
La tranvia era lunga 12,170 km, presentava 80 metri dislivello tra i due capolinea e pendenza massima 33‰ tra Bivio Cassacco e Tricesimo ed era armata con rotaie Vignoles da 21,3 kg/m, con campate di 12 m, sulle tratte in sede propria, e Phoenix da 35,2 kg/m sulle tratte promiscue; la maggior parte delle curve aveva raggio superiore a 500 m, la curva più stretta era di 30 m al capolinea di Udine. Iniziava a Porta Gemona (oggi Piazzale Osoppo) a Udine con capolinea in comune con la linea 1 del tram urbano, a pochi metri dalla stazione della tranvia per San Daniele. Il deposito e la sottostazione elettrica si trovavano nei pressi, in via Uccellis ed erano in comune con il tram urbano. Proseguiva quindi sul lato destro di Viale Friuli e della strada per Tricesimo e Pontebba, gli attuali Viale Volontari della Libertà e Viale Tricesimo. Nel primo chilometro era parallela alla tranvia per San Daniele, quest'ultima situata sul lato sinistro della strada. In località Chiavris, dove la tranvia per San Daniele deviava verso ovest, c'era una fermata facoltativa; la successiva fermata era all'altezza della località Paderno. Presso la località denominata Là di Moret, dove c'era la fermata Molin Nuovo, la linea deviava ad ovest e parallela al fianco destro della strada si dirigeva verso Feletto Umberto; qui dove la linea passava in sede propria sfiorando il paese c'era una fermata facoltativa che però fu presto abolita, poco dopo c'era la stazione di Feletto. Si proseguiva, sempre in sede propria, verso Branco, sede di stazione e della sottostazione elettrica di riserva, che peraltro veniva usata pochissimo, praticamente solo in caso di guasti o in caso di convogli straordinari per festività o altre esigenze. La successiva fermata era nella piazza di Tavagnacco; da qui proseguiva verso nord attraversando la campagna e dopo la fermata di Leonacco ritornava verso la strada Udine-Tricesimo



A sinistra. Un carro agganciato alla motrice n. 21 a Tarcento (anni '50) (ingrandimento da cartolina)

A destra. La motrice n. 19 in Viale Volontari della Libertà angolo Piazzale Osoppo (anni '50)





Il nuovo deposito di via Caccia a Udine e pianta della nuova sistemazione del capolinea. L'area indicata dal numero 129 era il vecchio deposito (estratto dalla pianta di Udine del 1928)

e in località Morena, dove c'era la fermata Reana, proseguiva sul lato sinistro della strada fino alla stazione di Tricesimo, che era dotata di raddoppio e rimessa, quindi attraversava il centro di questa località passando per borgo Sant'Antonio ed arrivava al bivio per Cassacco in previsione del prolungamento verso Tarcento. Le corse prolungate fino al bivio per Cassacco erano comunque poche.

Nelle sottostazioni elettriche la tensione primaria trifase di 21 kV proveniente dalla centrale di Vedronza veniva convertita con trasformatori statici e convertitori rotativi a 600 V cc; la sottostazione di Udine era anche provvista di due generatori diesel da utilizzare in caso di mancanza di corrente.

Il servizio venne sospeso dopo l'invasione austriaca seguita alla disfatta di Caporetto e riprese solo parzialmente nel maggio 1918 con personale austriaco e solo per l'esercito occupante.

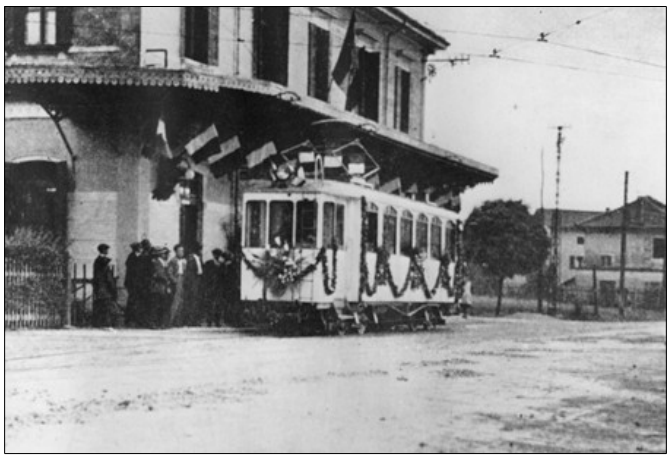
La fine della guerra lasciò una linea con pochi danni: a Udine viene segnalato un bombardamento all'ingresso del deposito e demolizioni all'interno dello stesso, mentre nel centro di Tricesimo ci fu l'asportazione dei binari ad opera degli austriaci, che non vennero riposizionati. Questo permise di riprendere il servizio già il 1° gennaio 1919 con l'aumento del prezzo del biglietto a 90 centesimi sull'intero percorso e a 20 centesimi per una sola fermata. E cominciarono a sorgere i primi contenziosi per un inizio di concorrenza dei servizi su gomma che dalle località limitrofe invece di confluire a Tricesimo proseguivano direttamente su Udine.

Si riprese anche a parlare del prolungamento verso Tarcento, Magnano in Riviera, Artegna e Buja rimasto solo come progetto per lo scoppio della guerra.

Intanto nell'ottobre del 1923 avvenne il passaggio della gestione della tranvia e delle tranvie urbane di Udine alla neocostituita Società Anonima Tranvie del Friuli.

La nuova società dal 1924 prolungò la linea 1 del tram urbano fino in Chiavris dove stava sorgendo il nuovo ospedale di Udine utilizzando la tratta Porta Gemona-Chiavris della linea per Tricesimo e, poiché la SFE non voleva cederle l'area di via Uccellis, costruì nel 1926 un nuovo deposito a pochi metri di distanza con ingresso in via Caccia. Il nuovo ingresso al deposito comportò una modifica ai binari in piazzale Osoppo con la creazione di un triangolo e di un asta di manovra e sosta con raddoppio lungo viale della Vittoria. Il nuovo deposito, con struttura in calcestruzzo, aveva 200 metri di binario coperto con due fosse di visita da 30 metri.

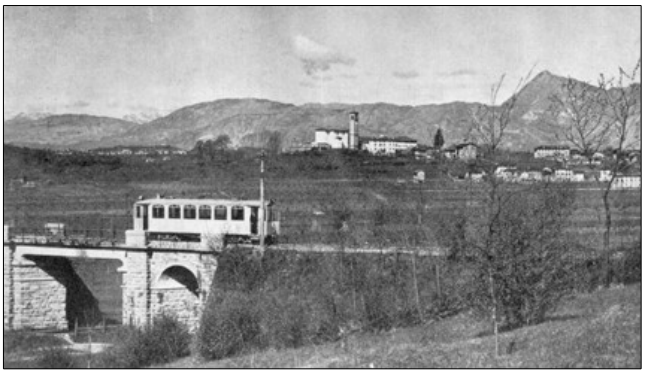
Le Tranvie del Friuli si incaricarono anche del progetto per il prolungamento fino a Tarcento. Fu scartato uno dei progetti anteguerra che prevedeva l'arrivo a Tarcento da Collalto per proporre un tracciato più a sud. E sorsero nuovi contenziosi: il comune di Tricesimo non voleva perdere il capolinea e riproponeva il problema dell'attraversamento del centro, il comune di Segnacco non voleva il passaggio della linea perché avrebbe occupato i migliori terreni agricoli della zona e le FS ponevano strette condizioni per l'attraversamento della ferrovia Pontebbana, che fu realizzato con un sovrappasso. Anche in questo caso si giunse ad un accordo, ed ancora una volta alcuni lavori cominciarono “abusivamente”. Il problema del tratto urbano di Tri-



A sinistra. Uno dei due convogli inaugurali della tratta Tricesimo-Tarcento in partenza da Tricesimo

A destra. L'arrivo dei due convogli a Tarcento sotto la pioggia

13 agosto 1927



Il cavalcavia sulla ferrovia Pontebbana (anni '30)

L'arrivo del tram nella piazza di Tricesimo (anni '30)

cesimo, dopo lunghe discussioni e varie proposte, venne risolto riposizionando i binari sul tracciato originale nel dicembre del 1926. Nell'aprile del 1927, quando i lavori stavano volgendo al termine, le FS intimarono di non posare i binari e la linea aerea sul sovrappasso sulla Pontebbana perché ritenuto assolutamente insufficiente al servizio e ordinarono la demolizione e la ricostruzione della soletta in modo che essa potesse sopportare un sovraccarico di 500 kg/m², lavori che furono eseguiti velocemente.

L'11 agosto 1927 avvenne il collaudo della nuova tratta e due giorni dopo, il 13 agosto, ci fu l'inaugurazione con due elettromotrici addobbate a festa. I grandi festeggiamenti però furono interrotti da un violento temporale e quindi rimandati alla domenica successiva. Il servizio iniziò subito con 15 coppie al giorno con un costo del biglietto da Udine a Tarcento di 7,50 lire.

Su questa tratta venne istituita la fermata di Tricesimo piazza e da bivio Cassacco la linea continuava a fianco della strada Pontebbana, con fermata a Montegnacco, fino al bivio per Tarcento, dove c'era la fermata Collalto, da qui con un'ampia curva proseguiva in sede propria scavalcando la ferrovia Pontebbana con un cavalcavia in calcestruzzo che aveva una luce già predisposta per un eventuale futuro raddoppio della Udine-Tarvisio. Di seguito c'erano le fermate di Segnacco e Molinis, e dopo l'attraversamento dell'abitato di Volpins entrava a Tarcento da sud attraversando borgo d'Amore per arrivare al capolinea di Piazza Teatro (oggi Piazza Libertà). La tranvia divenne così lunga 18,949 km, un terzo dei quali in sede propria ed il resto con percorso promiscuo. Nel 1932 venne anche istituita la fermata di Villafredda tra quelle di Segnacco e Molinis. L'alimentazione ora avveniva dalla sottostazione elettrica di Tricesimo, con quella di Branco come riserva, ed ulteriore riserva da Udine e Molinis.

Gli anni '30 furono i migliori per la tranvia, anni in cui ci fu la proposta di spostare il capolinea di Udine più centralmente in Giardin Grande (oggi piazza 1° maggio) o in piazza Patriarcato, ma il progetto venne abbandonato.

Nel 1940 venne portata a termine la proposta del 1916 di portare a quattro i motori di trazione delle elettromotrici, operazione che fu eseguita sulle n. 19, 20 e 21. La potenza risultò così di 180 HP per le n. 19 e 21, con velocità massima di 60 km/h, e di 172 HP per la n. 20, con velocità massima di 50 km/h. Questo permise di portare la velocità commerciale da 24 a 30 km/h. Nel 1943 furono immesse nel parco sociale due nuove elettromotrici acquistare usate dalla Società Anonima Tramvie Elettriche Liguri di San Remo, che erano state costruite da Carminati e Toselli nel 1927, e due rimorchiate a carrelli, numerate 43 e 44, che erano state costruite sempre nel 1927 dalle Officine Elettriche Ferroviarie di Milano. Le motrici avevano una potenza di 156 HP, velocità massima di 50 km/h e offrivano 80 posti. Si dimostrarono però poco affidabili e già nel 1957 la n. 62 era tenuta di riserva e la 61 risultava demolita.

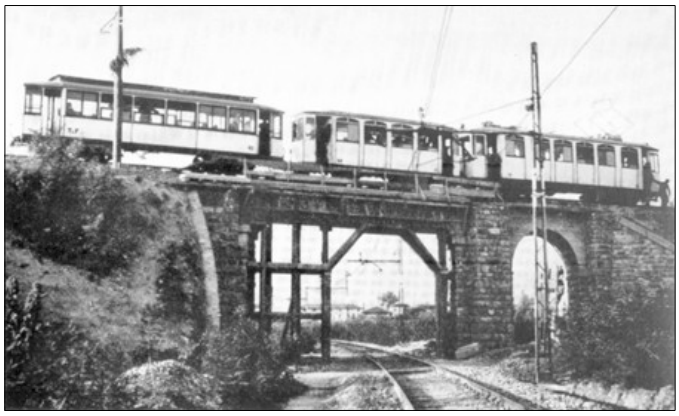
Durante la guerra ci furono limitazioni delle corse, specialmente di quelle serali, per risparmiare elettricità, con una regolarizzazione dal 1942. Nel 1945 erano previste 4 coppie al mattino e 4 al pomeriggio con tram sempre sovraffollati.

Quando cominciarono i bombardamenti furono emanate tutta una serie di norme da seguire. Una prevedeva che in caso di allarme aereo i treni diretti a Tarcento seguissero la marcia normale, quelli diretti a Udine si fermassero a Feletto Umberto,

A sinistra. La fermata di Molinis (anni '30)

A destra. Il capolinea di piazza Teatro a Tarcento (anni '30)

La motrice n. 62 in piazzale Osoppo in una giornata di neve degli anni '50



Convoglio sul cavalcavia provvisorio sopra la ferrovia Pontebbana subito dopo la fine della guerra

e quelli in partenza da Udine si avviassero immediatamente anche fuori orario. I danni maggiori si registrarono negli ultimi giorni di guerra. Gli episodi più eclatanti, la distruzione del sovrappasso sulla Pontebbana e della vicina fermata di Collalto il 25 marzo 1945 ed il mitragliamento della motrice 18 e di due rimorchiate il 7 aprile 1945. Il servizio venne sospeso su tutta la linea e riprese il 2 maggio tra Udine e Tricesimo; l'11 maggio dopo le prime riparazioni riprese su tutto il tracciato con trasbordo nella zona del sovrappasso sulla Pontebbana grazie a una elettromotrice che rimasta a Tarcento. Il ponte fu riparato provvisoriamente con travi in ferro e riaperto il 12 ottobre 1945. Fu ricostruito ed è ancora oggi esistente quale solitario monumento alla tranvia essendone stata demolita per il raddoppio della Pontebbana solo la parte ad arco lato Tarcento che sovrappassava una strada a fianco della ferrovia e smantellato il rilevato di accesso lato Tricesimo per la creazione di una zona industriale.

Il servizio riprese intenso dopo la guerra con notevole sfruttamento dei mezzi. L'ispettorato della MCTC sollecitava perciò lavori di rinnovo della linea e delle strutture con particolare riguardo alla linea aerea, della quale era necessario sostituire la palificazione in legno con altra metallica di tipo Mannesmann. I lavori furono eseguiti solo in punti particolari, quali scambi e curve strette, per motivi economici.

Nel 1946 si registrò il record di passeggeri con 1.479.484 viaggiatori (contro i 41.270 del 1928 e i 453.191 del 1938), però cominciarono anche ad accadere vari incidenti e a sorgere conflitti sempre maggiori con il trasporto su gomma. E l'11 giugno 1946 avvenne l'incidente più grave nella storia della tranvia: nei pressi di Feletto due convogli si scontrarono in curva causando 6 morti e una cinquantina di feriti. Il treno 27 (motrice 19 e due rimorchi) diretto a Udine ripartì da Branco, tra l'altro in anticipo, senza aspettare l'arrivo dello straordinario n. 28 da Udine, composto dalla motrice 61 e due rimorchi, la cui istituzione era stata comunicata tramite dispaccio telefonico.

La situazione della tranvia si aggravò per l'aumento del costo dei biglietti dovuto all'inflazione, fatto che comportò proteste dell'utenza, e per la sempre maggiore concorrenza delle autolinee che sullo stesso percorso impiegavano 30 minuti contro i 45 del tram. Furono perciò istituite nel 1953 delle corse sperimentali con autobus tra Udine e Tarcento con una sola fermata a Tricesimo che impiegavano 30/35 minuti, ma ci furono proteste perché venivano escluse tutte le altre fermate.

Il 20 maggio 1954 si decise di sostituire alcune corse con autoservizio e 9 giorni dopo la Deputazione di Sorveglianza della Udine-Tarcento prese in considerazione la sostituzione di tutto il servizio ed invitò le varie amministrazioni interessate ad asfaltare le strade che sarebbero state percorse dalle corriere. Le FS però bloccarono per un anno il pro-

Capolinea di Udine negli anni '50
Un operaio intento in una riparazione allo scambio e la motrice 19 con due rimorchiate e un carro in attesa di partire per Tarcento

Elettromotrice in arrivo a Branco negli ultimi anni di servizio con i binari ricoperti di erba

Incrocio a Tricesimo tra due convogli, in primo piano quello diretto a Udine, negli anni '50

getto perché ritenevano che avrebbe portato concorrenza alla loro ferrovia. Si arrivò così al 13 febbraio 1956 quando fu emesso il decreto ministeriale 105 (33) T 187 che autorizzava il servizio su gomma.
La chiusura della tranvia avvenne per tratte: il 31 dicembre 1956 l'ultimo treno percorse la Tricesimo-Tarcento, il 6 marzo 1959 toccò alla Branco-Tricesimo ed il successivo 9 agosto all'ultimo tratto, la Udine-Branco, con la partenza alle 21.15 dell'ultimo treno, effettuato dalla motrice n. 19, da quest'ultima località.
Sulla stampa del 5 marzo 1959 venne annunciato che dal giorno successivo la tranvia Udine-Tricesimo sarebbe stata limitata a Branco e che sul tratto da Branco a Tavagnacco sarebbe stata realizzata una strada. Inoltre si precisò che con l'imminente chiusura di tutta la tranvia sarebbero stati tolti i binari anche dai viali Volontari della Libertà e Tricesimo a Udine, "liberando così da un pericolo l'importante arteria"! Una battuta che circolava in quegli anni rivela anche quanto oramai fosse tenuto in considerazione questo mezzo di trasporto: "Prendi il tram" - "No, vado a piedi perché ho premura".
Ci furono però proteste per l'eccessivo affollamento che si creava sui bus autosnodati FIAT 682 messi in servizio e perché alcune località vennero sfavorite dal nuovo servizio.
Lo smantellamento della linea avvenne nei due mesi successivi alla chiusura e tutto il materiale venne venduto come rottame per finanziare l'acquisto degli automezzi sostitutivi. Claudio Canton

Il carro n. 27 adattato con una piattaforma per la rimozione della linea aerea in Viale Volontari della Libertà a Udine

Tricesimo, 6 marzo 1959. "Festeggiamenti" per la partenza dell'ultimo tram effettuato dalla motrice n. 21

Le foto sono state messe gentilmente a disposizione da Sandro Comuzzo autore dei libri "Il Tram Bianco a Tavagnacco" e "I Tram Storici del Friuli"

Navetta per auto sulla Transalpina anche nel 2015

Le Ferrovie Slovene SŽ hanno confermato anche per il 2015 le cinque coppie di treni che effettuano il servizio di navetta per trasporto auto tra Most na Soči e Bohjniska Bistrica, due delle quali limitate al tratto di valico fino a Podbrdo.
Effettuati con locomotive del Gruppo 644, i convogli sono sempre limitati nella capienza delle vetture trasportabili a causa della ridotta lunghezza dei binari a servizio dei piani caricatori, tanto che nei periodi di massimo traffico turistico, non sempre il treno riesce a garantire il posto a tutte le auto in attesa del carico (della serie: chi prima arriva, meglio alloggia). Alessandro Fanutti

Carico delle auto sulla navetta per Bohjniska Bistrica Most na Soči, 11 maggio 2014 (foto A. Fanutti)

Civity CAF ETR 563 in servizio

Domenica 14 giugno è stata una giornata rivoluzionaria per il trasporto di viaggiatori su rotaia del Friuli Venezia Giulia, perché sono entrati in servizio i nuovi ETR 563, meglio anche conosciuti come "Civity". Gli elettrotreni attualmente in servizio sono due. Un terzo esemplare rimane fermo a Trieste Centrale per scorta. Il primo esemplare, il 001, è entrato appunto in servizio domenica 14 giugno col regionale 21002 Trieste C.le-Tarvisio Boscoverde delle ore 9:26. Successivamente ha effettuato il regionale 21005 Tarvisio BV-Trieste C.le delle ore 13:45 e infine il regionale 21014 Trieste C.le-Tarvisio BV delle ore 17:26. Questa è anche la normale turnazione della domenica, dato che il sabato e nei festivi corre un solo esemplare. Di lunedì invece l'elettrotreno fermo a Tarvisio ritorna a Trieste col regionale 6015, mentre l'altro esemplare, fermo dal venerdì sera allo scalo Sacca di Udine, a fianco della nostra carrozza, effettua prima l'invio 25838 delle 5:20 per Tarvisio e da lì il regionale 6017 delle ore 6:35 per Trieste. I due treni stanno quindi fermi nel deposito locomotive di Trieste C.le fino alla sera. Il primo a ripartire è quello che effettua il regionale 6034 Trieste-Tarvisio delle ore 16:50, mentre il secondo che parte effettua il regionale 6040 Trieste-Tarvisio. L'esemplare che effettua il 6040 rimane fermo tutta la notte a Tarvisio, mentre quello che ha effettuato il 6034 effettua alle 19:45 l'invio 25827 Tarvisio-Ugovizza-Valbruna, ove rimane ricoverato al binario 4 fino al mattino successivo, quando effettuerà l'invio 25828 Ugovizza-Valbruna - Tarvisio alle 6:12, per poi effettuare il regionale 6017. Così per tutta la settimana fino al venerdì, quando il treno che ha effettuato il regionale 6034 effettua l'invio 25823 delle 19:35 per Udine, dove viene ricoverato allo scalo Sacca fino al lunedì mattina. Sabato invece l'elettrotreno rimasto fermo a Tarvisio effettua il regionale 21001 Tarvisio-Trieste delle ore 6:00. Una volta arrivato a Trieste viene ricoverato all'interno del deposito locomotive fino alle 13 circa, quando viene portato in stazione per effettuare il regionale 21006 Trieste-Tarvisio delle ore 13:26. Successivamente effettua il regionale 21013 Tarvisio-Trieste delle ore 17:45. La notte tra il sabato e la domenica la passa all'interno del deposito locomotive di Trieste C.le. L'elettrotreno 001, ribattezzato "Città di Trieste", effettua durante la settimana i regionali 6015 e 6040, mentre l'altro esemplare, ribattezzato "Città di Udine", effettua i regionali 6017 e 6034 con i relativi invii. Durante la settimana seguono l'itinerario via Cervignano, mentre al sabato e domenica percorrono la linea Udine-Bivio San Polo via Gorizia.

Il Civity CAF "Città di Trieste" in attesa di partire da Trieste C.le il 16 giugno 2015 (foto M. Tudisco)

I due esemplari attualmente in servizio sono stati dotati dei loghi Trenitalia e dei nomi delle città di Trieste e di Udine con i relativi stemmi. Inoltre sulla fiancata sotto il finestrino della cabina di guida c'è scritto in bianco ETR 563. Tutti i dati tecnici esposti sulla fiancata e sul frontale sono scritti non solo in italiano, ma anche in inglese e sloveno, perché i nuovi elettrotreni sono autorizzati non solo a circolare sulla rete RFI, ma anche su quella SŽ, difatti i treni sono dotati non solo di SCMT, ma anche del PZB, il sistema di controllo della marcia su rete slovena. I treni attualmente in servizio sono monotensione e appunto per questo i pantografi captano solo la corrente a 3000 V cc. Sono in grado di raggiungere la velocità massima di 160 km/h. La massa frenata è di 277 tonnellate a treno vuoto e di 352 t a treno carico, mentre invece la massa da frenare è di 158 t da vuoto e di 215 t quando è carico. Questi nuovi treni sono dotati di 5 casse e ogni cassa ha una porta per lato. La sua lunghezza è di 91,60 m. Ogni carrozza è videosorvegliata e le immagini vengono diffuse al macchinista che le riceve in un monitor posto sopra il banco di guida, alla sua sinistra. Il posto di guida è centrale. Il posto a sedere per il capotreno è alla destra di quello del macchinista. In cabina di guida possono stare fino a 4 persone. I posti a sedere in

Il Civity CAF "Città di Udine" in sosta nello scalo Sacca di Udine il 20 giugno 2015 (foto C. Canton)

totale sono 295. I sedili sono in tessuto di colore violetto e i poggiatesta sono in ecopelle di colore blu. Ogni coppia di sedili ha un tavolino estendibile in legno. Sono inoltre predisposte zone per PRM (passeggeri a ridotta mobilità), ed anche i bagni sono stati costruiti per accogliere queste persone. I display interni indicano la successiva fermata in colore rosso scuro sia in italiano che in inglese, mentre quelli esterni frontali proiettano la destinazione in colore giallo. I display sulla fiancata invece indicano sia l'origine che la destinazione del treno. L'illuminazione interna ed esterna è full led. I fari anteriori proiettano una luce a forma di esagono. Inoltre in ogni vestibolo è presente un monitor che indica la lista delle fermate, la velocità, la data, l'ora e la corsa, il tutto con l'aquila del Friuli e il logo della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.
I Civity hanno un'ottima accelerazione ed è quindi possibile raggiungere velocità elevate in poco tempo, difatti l'arrivo nelle stazioni avviene quasi sempre con qualche minuto di anticipo, e quindi stanno migliorando notevolmente la qualità del servizio.

L'interno dei Civity
(foto M. Tudisco)

Per i primi tempi di servizio le corse vengono effettuate con macchinista, capotreno, capodeposito e istruttore, oltre che a un tecnico della CAF.
Infine la manutenzione dei Civity sarà effettuata dalle officine di Trieste o da quelle di Mestre in caso di lavori importanti.
Da settembre entreranno in servizio anche i restanti sei esemplari monotensione, ed a dicembre entreranno in servizio anche i quattro esemplari bitensione, che possono anche circolare con i 15000 V ca, e quindi sulla rete ÖBB. La Regione infatti conta di effettuare il Micotra con i Civity già da dicembre, abbandonando così la trazione della E190 FUC sulle 3 carrozze tipo UIC-Z delle ÖBB.

Mario Tudisco

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

I comitati dei pendolari si sono rifiutati di partecipare alla cerimonia di inaugurazione del servizio con i Civity CAF. Avevano chiesto che non ci fossero particolari celebrazioni visto le vicissitudini per la loro messa in funzione. Inoltre il 16 giugno, data del viaggio ufficiale di inaugurazione, c'è stato lo sciopero di protesta dei ferrovieri contro le aggressioni al personale, per cui la presidente della regione, l'assessore ai trasporti e l'amministratore delegato di Trenitalia hanno dovuto viaggiare da Udine a Trieste con il regionale 6017 in partenza alle 8.08, prima dell'inizio dello sciopero.

In relazione allo sciopero del 16 giugno, indetto dopo il fatto del capotreno colpito con un machete a Milano, c'è stato anche in regione un incontro tra FS e sindacati sulla questione sicurezza sui treni. E' stato indicato che in regione il treno più pericoloso per la presenza di furbetti e delinquenti è il RV 2203 Venezia-Trieste delle 6.41.

L'entrata in servizio dei Civity ha visto lo scioglimento del Comitato spontaneo dei pendolari FVG. Infatti dopo 12 anni questo sodalizio ha cessato l'attività perché esso non ha più l'energia e le risorse umane sufficienti per lavorare sul territorio e effettuare la sua funzione di lobby al fine di migliorare il servizio. In ogni caso si dice soddisfatto del miglioramento del servizio che si è registrato negli ultimi tempi e con l'introduzione dei CAF.

La regione FVG ha prorogato il contratto di servizio con Trenitalia fino al 31 dicembre 2016, con possibilità di ulteriore proroga di un altro anno nel caso la gara per il trasporto su ferro non sia ancora andata a buon fine.
Intanto il TAR ha accolto il ricorso di FS sulla gara di appalto del servizio di trasporto pubblico locale su gomma. Pertanto l'apertura delle buste già presentate è sospesa in attesa del pronunciamento del Consiglio di Stato sul controricorso della Regione. Riassumendo la sentenza, il TAR ha definito troppi i 206 milioni di euro, da pagarsi in due anni, per l'acquisizione dei mezzi e delle infrastrutture dei degli attuali gestori.

Il comitato per la soppressione della tratta urbana di Udine della Pontebbana è sempre sul piede di guerra nonostante la fine dei lavori di potenziamento della circonvallazione, il cui nuovo assetto è entrato in servizio il 12 aprile. RFI ha comunicato che sono stati posati tremila metri di nuovi binari, 11 deviatoi, quattromila metri di linea aerea, nuovi segnali e i sistemi di controllo marcia treno per una spesa di dieci milioni di euro. Si prevedono poi successivi interventi che porteranno alla rivisitazione e maggior specializzazione dei flussi di traffico sulle direttrici Tarvisio-Cervignano Smistamento e Trieste-Venezia. L'assetto definitivo comporterà la trasformazione di Udine in una stazione elementare con binari specializzati per direttrice e un collegamento diretto Venezia-Trieste. Ciò consentirà di ricevere i treni viaggiatori sui binari dedicati. Verrà costruito il nuovo impianto Posto Movimento Cargnacco sulla direttrice Udine-Cervignano Smistamento, che gestirà tutto il traffico merci attualmente attestato a Udine Parco e fungerà da supporto per la gestione degli scambi con gli impianti industriali di ABS e ZIU/ZAU.
Una prima nuova protesta del comitato si è avuta per la chiusura di due passaggi a livello per lavori all'armamento, cui è seguito il censimento dei treni che passano in 24 ore. Infatti tra il 3 e il 4 giugno è stato realizzato un presidio che ha contato i transiti, che sono risultati 53, quindi senza nessuna variazione rispetto a prima dei lavori in cintura, cosicché chi protesta si chiede a cosa siano serviti. C'è anche chi accusa il consigliere comunale paladino del comitato di fare solo inutile propaganda politica perché è già un buon risultato togliere i merci dalla città.

Il 24 aprile, con circa un mese di anticipo sul previsto, sono terminati i lavori di potenziamento infrastrutturale della Pontebbana tra le stazioni

di Pontebba e Carnia ed il servizio ferroviario è ritornato così alla normalità.

Polemiche sono state scatenate dalla decisione di Trenitalia di sostituire un Minuetto con un Fanta sulla tratta Trieste-Udine dopo la segnalazione della Regione che il 20 aprile ci sarebbero stati un centinaio di viaggiatori in più sul treno delle 7.50. Infatti la Regione quel giorno aveva convocato a Udine una riunione dei dipendenti e perciò aveva comunicato a Trenitalia che quelli provenienti dal capoluogo regionale, appunto un centinaio, avrebbero usufruito del treno. Trenitalia ha ritenuto di mettere in servizio un convoglio più capiente del Minuetto per non svantaggiare né i clienti abituali né quelli occasionali. Però sia che da alcuni rappresentanti dei pendolari che da una parte dei politici questa decisione è stata giudicata inopportuna. Invece le persone di buon senso, tra questi anche altri rappresentanti dei pendolari, hanno applaudito all'iniziativa, giudicata adeguata per un buon servizio e per avere permesso ai dipendenti regionali di toccare con mano come si viaggia sui treni del FVG.

RFI ha deciso di demolire sei caselli ritenuti fatiscenti della Pedemontana: due a Polcenigo, uno in Aviano, uno a Maniago, un altro a Fanna-Cavasso e uno a Gemona. Il costo della demolizione è di 158 mila euro.

Scalpore ha suscitato sulla stampa e sul web la disavventura capitata a due anziani di Latisana che sono stati fatti scendere a Vicenza dal Frecciabianca Milano-Trieste perché l'addetta alla biglietteria di Latisana ha emesso il biglietto per il viaggio di ritorno nello stesso giorno di quello di andata invece che per il giorno successivo. Trenitalia ha ribadito che spetta al viaggiatore di controllare l'esattezza del biglietto, che la decisione di scendere a Vicenza è stata dei passeggeri che si sono rifiutati di pagare un nuovo biglietto e che infine il capotreno per non inasprire ancora di più la situazione ha pure evitato di redigere il verbale di mancanza di titolo di viaggio e la relativa multa.

La mattina del 2 aprile il traffico ferroviario è rimasto sospeso tra Udine e Casarsa per permettere il brillamento di una bomba da 1000 libbre trovata a 40 metri dal ponte ferroviario sul Tagliamento.

Da Treviso today del 2 giugno: il treno partito da Sacile alle 14.31 e diretto verso Venezia, a causa della difficoltà di erezione del pantografo, non riusciva ad attrarre l'energia elettrica necessaria per la sua corsa sui binari. A ogni fermata, ripartire era difficoltoso. A Treviso i macchinisti, dopo vari tentativi, sono riusciti a mettere in moto in mezzo ma a Preganziol il treno si è spento, per ripartire dopo 20 minuti....

Trainwatching

Il 16 maggio è arrivata al deposito FUC di Udine su carrello stradale la locomotiva a vapore tipo T3 SV 321 che è stata ceduta in comodato per 30 anni dal Museo dell'ATC di Bologna all'associazione Vecchi Binari FVG. Questa associazione avrebbe l'intenzione di ripristinare funzionalmente la locomotiva che ha prestato servizio sulla Carnia-Villa Santina negli ultimi anni di apertura della linea.
Invece pare che il Museo ACT sia in fase di smantellamento perché la provincia di Bologna intende realizzare un palazzo per uffici nell'area dove sorge. Claudio Canton

Presenza insolita di una E 412 a Udine il 28 maggio 2015. La 005 al traino del merci di tramogge per cereali Verona Porta Vescovo-Villa Opicina. (foto M. Tudisco)

Il 21 maggio è partito dalla stazione di Udine il treno Violetto per Lourdes. La composizione comprendeva la E 656.439, 5 carrozze UIC-X cuccette, 2 bagagliai, altre 5 carrozze UIC-X cuccette e una carrozza ospedale. Il convoglio era meno affollato del solito perché la crisi ha fatto diminuire il numero dei partecipanti.
Denis Carlutti

Dai primi di giugno è in servizio sui binari regionali il Minuetto ME 060 nella nuova livrea blu-grigio. Pochi giorni dopo la sua messa in servizio è stato subito graffitato dai soliti vandali. Enrico Ceron

In giugno il Frecciabianca da e per Milano era spesso trainato da una E 402B al posto delle due E 414.
Mario Tudisco

il tender
N° 77 - Anno 20 (N° 2 / 2015)

Supplemento di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca
Fotocopiato in proprio